DANS CE NUMÉRO

SAR SCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Automne 2010, Vol. 19, No. 1

Lancement du programme *Safest Catch* en Colombie-Brittanique

AdventureSmart 2010

Les nouveaux Prix d'excellence 2010 en recherche et sauvetage

The Aviators : une nouvelle série télévisée prend son envol

En vedette : Association bénévole de R-S – la CBSARA

« Planifiez » d'avoir du plaisir!

Gouvernement du Canada
Secrétariat national Recherche et sauvetage

Government of Canada
National Search and Rescue Secretariat

Canada

DANS CE NUMÉRO

SAR SCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Automne 2010, Vol. 19, No. 1

Lancement du programme *Safest Catch* en Colombie-Brittanique

AdventureSmart 2010

Les nouveaux Prix d'excellence 2010 en recherche et sauvetage

The Aviators : une nouvelle série télévisée prend son envol

En vedette : Association bénévole de R-S – la CBSARA

« Planifiez » d'avoir du plaisir!

Gouvernement du Canada
Secrétariat national Recherche et sauvetage

Government of Canada
National Search and Rescue Secretariat

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Tribune de la directrice exécutive II

Nouvelles de R-S

Des techniciens en R-S sauvent des survivants d'un écrasement dans le nord du Québec 1

AU SECOURS : Recherche et sauvetage en primeur cet automne.....2

Un escadron de la 17e Escadre aide la Garde côtière à trouver les plaisanciers disparus sur le lac Winnipeg.....2

Les gens & les prix

AgustaWestland rend hommage au 442e Escadron des Forces canadiennes qui a remporté un prix international pour un sauvetage audacieux sur un glacier.....3

Articles

The Aviators : une nouvelle série télévisée prend son envol.....4

Grace MacEachern, Para-Belle.....6

Les nouveaux Prix d'excellence 2010 en recherche et sauvetage.....8

L'Op *HESTIA* : les techniciens en R-S présents dès le début en Haïti ... 10

En vedette Association bénévole de R-S – la CBSARA..... 12

Prévention

AdventureSmart 2010..... 14

Une tentative de record du monde en Gonflage de gilets de sauvetage a lancé la Semaine de sensibilisation à la sécurité nautique 2010 15

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

Lancement du programme *Safest Catch* en Colombie Britannique 16

Santé et sécurité au travail

Choisir le bon sac pour votre dos 18

SCENE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction : Bureau de la traduction

Les faits et opinions publiés d ans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture courtoisie de : Marc DesRosiers

Rédactrice : Kim Fauteux
Courriel : *magazine@nss-snrs.gc.ca*

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2
Téléphone : 1-800-727-9414
Télécopieur : 613-996-3746
Site Web : *www.nss-snrs.gc.ca*

ISSN 1183-5036

Nous vous invitons à envoyer toute proposition d'article à la rédactrice.

CS09-0229

Géraldine Underdown, Directrice exécutive du SNRS

***Un vent de changement a soufflé sur le Secrétariat national de recherche et sauvetage (SNRS) au cours de la dernière année et, dans le cadre de ce renouveau, on a procédé à la revitalisation de l'assemblée de sensibilisation SARSCÈNE. De plus, on a redéfini le Programme de prix nationaux en recherche et sauvetage (R-S) avec l'introduction des* Prix d'excellence.**

Le programme continuera à souligner le travail des personnes et des organisations dont la contribution au domaine de la R-S au Canada est exceptionnelle. Dès cette année, des *Prix d'excellence* seront remis dans cinq catégories : enseignement et instruction; innovation; leadership; recherche; et service exemplaire. Élaborés en étroite collaboration avec les membres de la communauté de R-S du Canada, les nouveaux prix ont pour objet de souligner les différentes contributions apportées à ce domaine par certaines personnes et organisations.

Les *Prix d'excellence* du Programme national de recherche et sauvetage seront remis à Montréal lors d'une soirée tenue lors de SAR*SCÈNE* 2010, le lundi 27 septembre 2010.

SAR*SCÈNE* 2010

Les 27 et 28 septembre 2010, le SNRS tiendra un atelier national de R-S. Cette activité de sensibilisation est un élément clé et fondamental du Programme national de recherche et sauvetage, dont le but est d'améliorer les interventions, la prévention, l'éducation et la technologie liés au domaine. On trouve parmi les participants à l'atelier de nombreuses organisations, agences et juridictions nationales et internationales jouant un rôle important au niveau des interventions et de la prévention en matière de R-S. En plus des présentations et des ateliers, des exposants provenant du milieu universitaire et des secteurs public et privé partageront leur expertise et leurs connaissances avec les nombreux délégués présents. Les exposants seront situés à l'intérieur du salon professionnel tout au long de SAR*SCÈNE* 2010.

Auparavant, SAR*SCÈNE* était un événement d'envergure d'une durée de cinq jours. En 2009, on en a revu le format pour le transformer en un atelier de formation et d'éducation équilibré et fortement concentré afin de répondre à une nouvelle réalité financière. Dans sa nouvelle version, SAR*SCÈNE* 2010 répond davantage aux priorités du Programme national de recherche et sauvetage; il offre différentes occasions d'apprentissage et s'assure que les participants retirent davantage de leur participation à cet événement.

SAR*SCÈNE* 2010 se déroulera immédiatement après la tenue du symposium annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN), à Montréal. Le symposium de la CCSN attire des délégués du secteur maritime et se concentre sur la prévention qui représente l'un des trois piliers du Programme national de recherche et sauvetage. Comme les deux événements se dérouleront l'un à la suite de l'autre, les délégués auront la chance de participer aux deux événements grâce à l'établissement d'un partenariat stratégique.

L'avenir de SAR*SCÈNE*

Bien que SAR*SCÈNE* bénéficie des généreux dons en temps et en ressources provenant de ses hôtes, ainsi que des nombreux présentateurs et bénévoles, tous les programmes du gouvernement fédéral et leurs activités (y compris SAR*SCÈNE*) sont soumis présentement à une évaluation dans le cadre d'une révision pangouvernementale des dépenses. Le but de cet exercice est de s'assurer que les fonds publics sont dépensés à bon escient.

SAR*SCÈNE* accroît le niveau de sensibilisation général envers les questions liées à la R-S au Canada. Cet événement profite donc aux professionnels des secteurs fédéral, provincial, territorial et bénévole dans l'exercice de leurs fonctions.

Les Canadiens ont des attentes élevées envers la R-S, particulièrement dans les cas d'incidents. Pour ceux qui participent aux interventions, à la prévention et à l'éducation en matière de recherche et sauvetage, SAR*SCÈNE* fournit d'excellentes occasions de parfaire la coopération et les connaissances des personnes et organisations impliquées dans ce domaine, ce qui améliorera les services offerts au Canada.

Rétroaction

Vos commentaires, recueillis directement lors de SAR*SCÈNE* ou encore reçus par écrit, sont cruciaux afin d'assurer le succès continu de cet événement. À cette fin, nous aimerions connaître vos impressions sur la façon dont vous, et la communauté de R-S dont vous êtes membres, bénéficiez de votre participation à SAR*SCÈNE*. Sans votre rétroaction, il nous sera difficile de valider des renseignements de qualité durant la révision pangouvernementale de SAR*SCÈNE* et des autres activités de sensibilisation. Les résultats de cette révision auront un impact direct sur l'avenir de SAR*SCÈNE*.

Je vous invite donc à nous faire part de vos idées et suggestions, à nous offrir votre soutien et aussi à nous partager vos impressions sur SAR*SCÈNE*. Vous pouvez communiquer directement avec moi à l'adresse suivante sarscene@nss-snrs.gc.ca ou m'écrire au Secrétariat national de recherche et sauvetage, 275 rue Slater, Ottawa, Ontario, K1A 0K2.

Je me réjouis à la perspective de recevoir vos commentaires et je vous remercie de votre dévouement à vouloir faire évoluer le domaine de la R-S au Canada.

NOUVELLES DE R-S

Des techniciens en R-S sauvent des survivants d'un écrasement dans le nord du Québec

Un aéronef Hercules
Photo courtoisie de : Caméra de combat / FC

Par le Sergent Andrew Mackenzie, Tech en R-S, 424e Escadron / Forces.gc.ca

Le 16 juillet 2010, un aéronef de recherche et sauvetage (R-S) CC-130 Hercules (Rescue 336) du 424e Escadron de Transport et Sauvetage basé à la 8e Escadre, Trenton, Ont., a été assigné par le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) de Trenton de rechercher un hydravion en retard dans le nord du Québec, à environ 40 kilomètres à l'ouest de Chutes-des-Passes. L'aéronef porté manquant, un de Havilland Beaver avec six personnes à bord, n'était pas arrivé à sa destination.

Environ 30 minutes après son arrivée dans la zone de recherche, Rescue 336 a reçu avis par le CCCOS de Trenton qu'un équipage d'un aéronef privé volant dans la région avait trouvé le site d'écrasement et rapporté des survivants faisant des signes dans l'épave.

Rescue 336 s'est immédiatement rendu à l'endroit communiqué par le CCCOS. Une fois sur place, il a trouvé le lieu d'écrasement mais l'aéronef au sol était partiellement couvert par des sapins et sa balise d'urgence ne fonctionnait pas. L'équipage du CC-130 Hercules a fait des passages à basse altitude et choisi une clairière proche pour que les techniciens en R-S (Tech en R-S) puissent exécuter leur saut en toute sécurité. Les deux Techs en R-S ont été immédiatement parachutés depuis 2 000 pieds avec leur équipement de saut complet. Malgré des conditions difficiles dans la zone de saut, les deux Techs en R-S ont atterri en sécurité et couvert les 800 mètres vers l'endroit de l'écrasement à travers un terrain en pente et fortement boisé.

Le Caporal-chef Les Maclean, un des deux premiers sauveteurs à arriver sur les lieux, en était à sa deuxième mission de R-S à titre de Tech en R-S formé. « Ces missions sont ce pourquoi nous nous entraînons, » a-t-il dit. « Les conditions étaient difficiles, les heures longues mais vous êtes là pour faire tout ce que vous pouvez pour aider une autre personnes. C'est dégrisant. »

Alors qu'ils approchaient le site d'écrasement, il ont appelé et entendu les survivants frapper sur le fuselage de l'aéronef. Une fois sur place, ils ont été accueillis par un des survivants, un jeune garçon de 15 ans qui semblait miraculeusement indemne. Il a rapidement dirigé les Techs en R-S vers un deuxième survivant, son oncle de 59 ans.

« Ce qui est particulier de cette nuit est cet extraordinaire jeune garçon et sa capacité à tout rassembler à un tel moment, » a déclaré le Caporal-chef Maclean.

Au cours des jours qui ont suivi l'accident, l'adolescent sera cité comme un héro pour ses actions courageuses de ce jour. Il est crédité pour avoir sorti tous les passagers des débris et d'avoir donné les premiers soins, ce qui a finalement contribué à sauver la vie de son oncle.

Malheureusement, quatre des six personnes à bord avaient péri dans l'écrasement.

« Malheureusement dans ce cas, le résultat n'était pas ce que nous avions finalement espéré qui est de trouver toutes les personnes à bord vivantes, » a indiqué le Major Micky Colton, commandant de l'aéronef CC-130 Hercules de Rescue 336. « Nos pensées profondes et nos condoléances vont aux familles des victimes. »

Les efforts de R-S se sont poursuivis pendant plusieurs heures et les survivants ont été rapidement transportés vers l'hôpital par l'équipage d'un hélicoptère CH-146 Griffon du 439e Escadron d'appui de combat basé à la 3e Escadre, Bagotville, Québec. Les Techs en R-S sont demeurés sur place en attendant l'arrivée d'un CH-149 Cormoran du 413e Escadron de Transport et Sauvetage de la 14e Escadre, Greenwood, N.-É., qui leurs permettrait d'extraire les personnes restantes du site.

Le Major Colton a déclaré, « Je continue d'être émerveillé et fier du professionnalisme incroyable de tous

les équipages de R-S et des capacités incroyables des Techs en R-S. »

Le 424e Escadron est une des unités responsables des 10 000 000 de kilomètres carrés de la région de recherche et sauvetage de Trenton composée de presque tout le Québec, de tout l'Ontario, des provinces des Prairies et de tout l'Arctique. L'escadron a un aéronef de chaque type en alerte en permanence pour répondre aux appels de détresse assignés par le CCCOS.

« Faire partie d'une équipe qui peut trouver et sauver des gens lors d'un écrasement comme celui-là aide à vous donner un sentiment de fierté et de réussite, » a ajouté le Major Colton.

AU SECOURS : Recherche et sauvetage en primeur cet automne

Par Brian Ross
Fire One Entertainment Ltd.

Plusieurs réseaux de télévision régionaux et nationaux canadiens diffuseront dès cet automne la toute nouvelle série documentaire télévisée intitulée *AU SECOURS : Recherche et sauvetage*. Cette série présentera des histoires véridiques et des capsules mettant en vedette de vraies équipes de recherche et sauvetage prenant part à de véritables missions. Pour connaître les dates et les heures de diffusion, il suffit de visiter le www.calloutsar.tv. Une fois que les émissions et les capsules auront été mises en ondes, les équipes de recherche et sauvetage seront autorisées à utiliser ces émissions et capsules à des fins éducatives et de prévention. Pour ce faire, elles devront simplement s'inscrire sur le site Web où elles pourront télécharger le matériel souhaité.

Les équipes canadiennes de bénévoles en recherche et sauvetage profiteront du fait que le grand public sera sensibilisé par la diffusion de cette série. Selon le Sgt Robert Lajoie, ancien coordonnateur du programme national de recherche et sauvetage de la GRC : « non seulement cette série augmentera le degré de sensibilisation, l'estime et la compréhension du public canadien à l'égard de la recherche et sauvetage, mais elle constituera aussi une ressource éducative et préventive durable s'adressant tant aux équipes de recherche et sauvetage qu'au grand public ». Les coordonnées des différentes équipes de recherche et sauvetage pourront être affichées sur le site Web afin que les gens de leurs communautés puissent communiquer avec elles directement afin de leur offrir une contribution monétaire ou bénévole, ou encore simplement pour laisser un mot de remerciement pour tout le travail que ces équipes accomplissent.

Sur le site Web, il est aussi possible de visionner des extraits promotionnels des 13 émissions d'une demi heure, de lire des blogues rédigés par des membres des différentes équipes de recherche et sauvetage en vedette dans les émissions et de soumettre des renseignements écrits, ainsi que des vidéos dans la section « action ». La série est produite par Fire One Entertainment Ltd., une filiale de la société vancouvéroise *Third Wave Communications Inc.* en plus d'être un projet financé par le Fonds des nouvelles initiatives.

Toute question ou demande de renseignements à propos de la série peut être adressée par courriel à l'adresse suivante : info@calloutsar.tv.

Un escadron de la 17e Escadre aide la Garde côtière à trouver les plaisanciers disparus sur le lac Winnipeg

Capitaine Jeff Noel, officier des affaires publiques, 17e Escadre / Forces.gc.ca

Quatre plaisanciers qui naviguaient sur le lac Winnipeg sont sains et saufs grâce aux efforts combinés de l'équipage d'un CC-130 Hercules du 435e Escadron de transport et de sauvetage « Chinthe » basé à la 17e Escadre, à Winnipeg (Manitoba), de la section régionale de la Garde côtière canadienne (GCC) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) à Gimli (Manitoba).

Les quatre se trouvaient à bord d'un petit dériveur de quatre mètres qui avait été poussé environ dix kilomètres au large par de forts vents le jeudi 15 juillet 2010 et étaient incapables de regagner la rive.

À leur arrivée dans le secteur des recherches, les membres du 435e Escadron ont repéré le dériveur et ont transmis sa position à des navires de la GCC dans les environs. Ces derniers, avec l'aide de la GRC, ont récupéré les plaisanciers peu après. Tout le monde se porte bien.

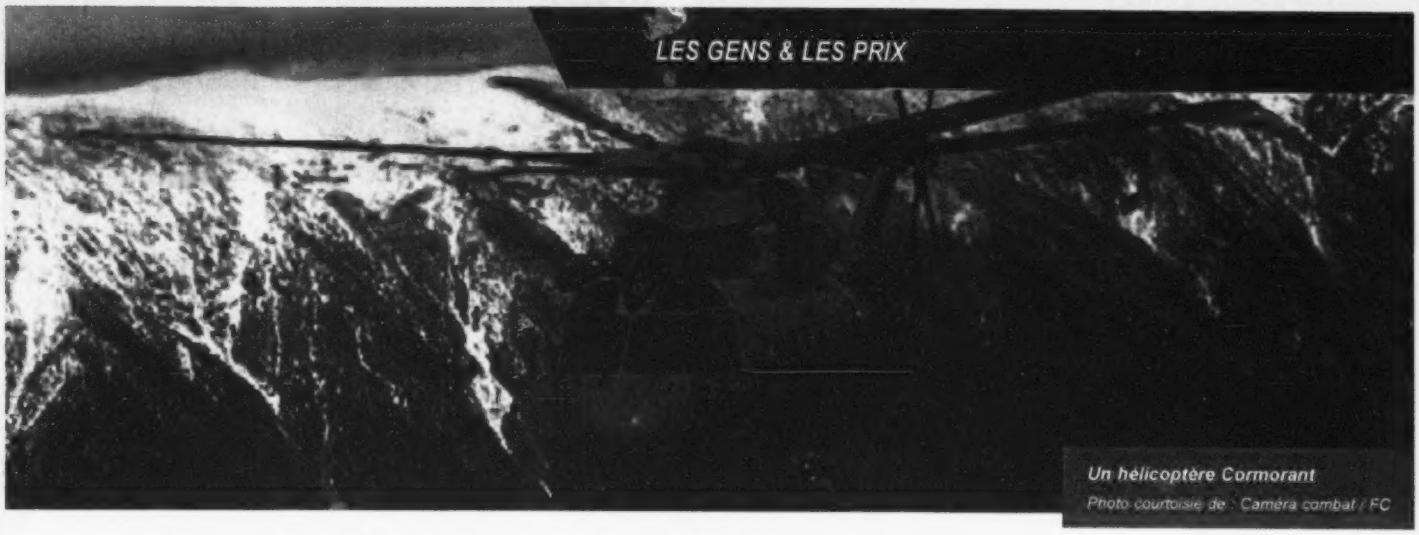
« La présence d'aéronefs et de navires de sauvetage sur place est définitivement une des principales raisons pour laquelle les plaisanciers ont pu être secourus rapidement, car la zone des recherches couvrait près de 160 kilomètres carrés », explique le Capitaine Chris Jacobson, un des pilotes du Hercules pendant la mission de recherche et sauvetage (R-S).

Le Commandant Brian Sparks, avec la GCC à Gimli, a souligné que tous les plaisanciers à bord du dériveur échoué portaient des vêtements de flottaison individuels, un élément essentiel de la sécurité nautique.

« La R-S sur les eaux intérieures est généralement la responsabilité de la GRC », explique le Sergent Wes Olsen, du détachement d'East Interlake à Gimli. « Cependant, nous avons une excellente relation de travail avec les membres de la Garde côtière basés ici à Gimli, et ils offrent un service irremplaçable à notre détachement. »

Le 435e Escadron de la 17e Escadre est le principal responsable de la R-S pour la région de recherches et de sauvetage (SRR) de la 8e Escadre Trenton. Cette région, qui s'étend de la ville de Québec à la frontière entre la Colombie-Britannique et l'Alberta et du pôle Nord jusqu'à la frontière entre le Canada et les États-Unis, est la plus grande des trois SRR au Canada.

Le Commandant du Commandement Canada est responsable de l'opération efficace globale du système de R-S maritime et aéronautique coordonné par le gouvernement fédéral au Canada. Le Commandement Canada est l'organisation militaire chargée de toutes les opérations de routine et de contingence des FC au Canada et en Amérique du Nord. Au sein du Commandement Canada, la responsabilité des opérations de R-S est divisée en trois SRR, qui sont nommées d'après leur centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), c'est-à-dire le CCCOS Victoria, en Colombie-Britannique, le CCCOS Trenton, en Ontario et le CCCOS Halifax, en Nouvelle-Écosse.



Un hélicoptère Cormorant
Photo courtoisie de : Caméra combat / FC

AgustaWestland rend hommage au 442e Escadron des Forces canadiennes

qui a remporté un prix international pour un sauvetage audacieux sur un glacier

Aviation.ca

COMOX (Colombie-Britannique) – AgustaWestland tient à féliciter les membres du 442e Escadron de la Base des Forces canadiennes située à Comox en Colombie-Britannique (BFC Comox) qui ont remporté cette année le prix Prince Philip Helicopter Rescue Award for « Outstanding Courage or Devotion in the Air » *(courage ou dévouement exceptionnel lors d'une mission aérienne).*

Les noms des gagnants ont été annoncés à la BFC Comox par M. John Burley, président de la *London Guild of Air Pilots and Air Navigators* (Canada). Le prix sera remis lors d'une cérémonie au Guild Hall à Londres (Royaume-Uni) le 21 octobre 2010. Le prix récompense l'équipage du Cormorant « Rescue 902 » pour ses efforts durant le sauvetage qui a eu lieu sur le glacier Homathko au cours de la nuit du 24 avril 2009. Les lauréats sont :

- Le Maj Jason M. Von Kruse
- Le Lcol J. E. Christian Lalande
- Le Cpl B. R. Dominic Frenette
- Le Sgt Kent J. Gulliford
- Le Cplc Billy R. Ternes

Ce sauvetage périlleux s'est déroulé sur le flanc escarpé d'un glacier de Colombie-Britannique, à trois heures du matin. L'équipage de l'hélicoptère EH101 devait se mettre en vol stationnaire à 2 650 mètres, puis dérouler une corde pour sauver deux grimpeurs à partir d'une pente de 45 degrés. Par la suite, un technicien en recherche et sauvetage a dû descendre dans une crevasse de 30 mètres de profondeur à l'intérieur de laquelle avait chuté un troisième grimpeur, sérieusement blessé. Malheureusement, la victime a été trouvée sans vie et sa mort a été constatée dès son arrivée à l'hôpital, malgré les efforts héroïques des sauveteurs.

« Il s'agit d'un sauvetage exceptionnel effectué par les techniciens en recherche et sauvetage, ainsi que par les membres d'équipage de l'hélicoptère qui méritent cette reconnaissance internationale très prestigieuse. Encore une fois, je suis heureux d'offrir nos félicitations à ces membres exceptionnels des Forces canadiennes », a déclaré M. Graham Cole, directeur général d'AgustaWestland.

L'équipage du Cormorant « Rescue 902 » a également remporté le Trophée Cormorant 2009, remis tous les ans par AgustaWestland à l'équipage d'un aéronef canadien de recherche et sauvetage ayant effectué le sauvetage le plus remarquable de l'année.

Le Sgt Gulliford avait déjà reçu le *Prince Philip Helicopter Award* à titre de membre de l'équipage d'un Cormorant de recherche et sauvetage, ce qui fait de lui la seule personne à avoir gagné deux fois ce prix international qui existe depuis 22 ans. M. Gulliford et ses collègues de l'équipage du Cormorant « Rescue 901 » ont remporté ce prix en 2007 pour un événement que les Forces canadiennes ont qualifié de « sauvetage cauchemardesque » durant lequel toutes les limites ont été repoussées. Le sauvetage est décrit en détail sur le site Internet des Forces canadiennes à l'adresse suivante : http://www.airforce.forces.gc.ca/19w-19e/nr-sp/index-fra.asp?cat=79&id=4966.

THE AVIATORS

Une nouvelle série télévisée prend son envol

Photo courtoisie de : The Aviators

Par Kim Fauteux, NSS

Il y a quelques années, le producteur de télévision John Lovelace, pilote accompli et animateur de la série* Wings Over Canada, *diffusée de 1997 à 2007, a proposé à Anthony Nalli, le fondateur de* FourPoints Television Productions, *un nouveau concept d'émission de télévision. Après une période de discussions, M. Nalli a décidé d'embarquer et s'est associé à M. Lovelace pour faire de* The Aviators *une réalité.

L'émission hebdomadaire de style magazine, constituée de récits du monde de l'aviation, sera diffusée en septembre au Canada et aux États Unis. « Au Canada, le diffuseur national Global mets la série en ondes le samedi matin. CHEK TV, un poste indépendant qui diffuse dans le sud ouest de la Colombie-Britannique, mets également la série en ondes», d'expliquer Anthony Nalli, producteur exécutif de l'émission.

The Aviators a créé un partenariat avec les deux plus grands organismes d'aviation en Amérique du Nord : la *Aircraft Owners and Pilots Association* et la *Experimental Aircraft Association*.

Une émission sur l'aviation de A à Z

L'émission porte sur tout ce qui concerne l'aviation, des nouveaux concepts d'aéronef en passant par les dernières technologies de systèmes de positionnement global (GPS) et les accidents, à la prise de conscience en matière de sécurité. La série se divise en segments, tels que les gens, les lieux, les avions, les professionnels, la sécurité et la formation, le matériel et les gadgets, et des extraits documentaires du tournage de la série.

L'émission télévisée, qui est réalisée par des aviateurs (le producteur exécutif, le réalisateur et les chroniqueurs sont tous pilotes) présentera de l'attrait pour tous les fervents de l'aviation et pour d'autres personnes qui sont à la recherche de divertissement. « *The Aviators* peut contribuer largement à combler le manque d'information. Cette série pourrait aussi réduire la peur de voler de certaines personnes, qui en apprendront davantage sur le monde de l'aviation », mentionne M. Nalli.

En plus de la série télévisée, *The Aviators* aura un volet multimédia. Le contenu des différents épisodes sera également accessible en ligne après la diffusion. De plus, une revue mensuelle constituée d'une compilation de segments sera accessible sur papier et en ligne.

Prévention des situations d'urgence

Lorsque nous avons discuté de la série télévisée, M. Nalli a parlé de la façon dont *The Aviators* pourrait aider le milieu de la recherche et du sauvetage. « La loi exige déjà la présence à bord d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT), mais la fréquence de 121,5 MHz des ELT pose des problèmes car elle n'est pas sous surveillance. Il y a malheureusement de la résistance à l'adoption de la fréquence de 406 MHz. En faisant ressortir les bons côtés de la technologie à 406 MHz, nous inciterons de plus en plus de gens à l'adopter d'eux mêmes », explique le producteur exécutif. M. Nalli croit qu'avec l'adoption de la technologie à 406 MHz, il y aura moins de fausses alarmes et qu'il sera plus facile aux sauveteurs de situer le lieu d'une urgence et de s'y rendre.

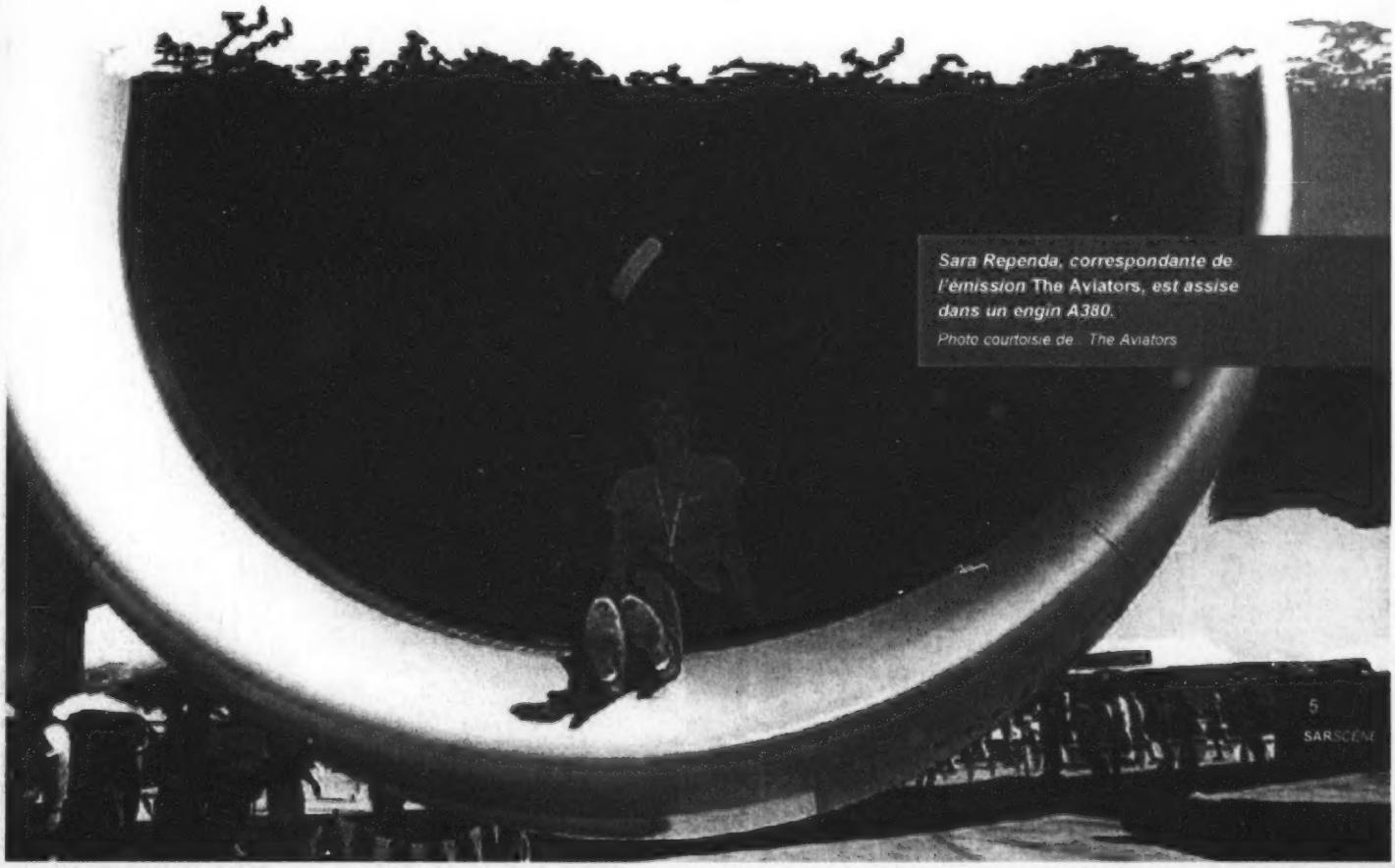
The Aviators diffusera aussi des conseils sur les moyens d'éviter de se trouver en difficulté en cours de vol. L'émission, qui fera usage d'urgences passées pour promouvoir la prévention dans le milieu de l'aviation, montrera aux pilotes comment bien gérer une situation d'urgence, afin qu'ils puissent s'en tirer.

Le danger vu de près

Une rubrique de la publication donnant le détail d'accidents évités de justesse, intitulée à juste titre *Close Calls*, forme un recueil d'articles publiés chaque mois dans un certain nombre de revues d'aviation d'Amérique du Nord, dont le lectorat s'élève à près d'un demi million. Un segment de la série portera le même titre (*Close Calls*) et sera une version télévisée de la rubrique sur papier.

« Il y a des enseignements à tirer des erreurs d'autrui. Vous devez savoir comment vous sortir d'une situation d'urgence », déclare le producteur exécutif. Tout récit susceptible d'informer, d'instruire ou d'intéresser un auditoire vaste peut être soumis par courrier électronique à l'adresse info@TheAviators.TV.

L'auditoire peut aussi visiter le site Web de la série à l'adresse http://www.theaviators.tv pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'émission et pour s'inscrire à la liste de distribution des bulletins. Vous pouvez également vous joindre au groupe « Fans of The Aviators » sur *Facebook* qui discute de la série et où vous pouvez obtenir les dernières nouvelles relativement à l'émission.



Sara Rependa, correspondante de l'émission The Aviators, *est assise dans un engin A380.*

Photo courtoisie de : The Aviators

Grace MacEachern, Para-belle

Grace MacEachern photographiée dans son habit d'infirmière militaire.
Photo courtoisie de Maj Bruce MacEachern

Par Jill St. Marseille / Air Force – MDN

Grace « Gracie » MacEachern (née Gagnon) a fait figure de pionnière pour les femmes à une époque où leurs rôles et leurs droits étaient en pleine révolution. Elle était ce qu'on appelait une « para-belle », surnom romantique donné aux femmes sauveteurs-parachutistes membres des Forces canadiennes dans les années 50. En plus de contribuer à la redéfinition des rôles des hommes et des femmes, M^me^ MacEachern a contribué à l'établissement de ce qui allait devenir le secteur moderne de la recherche et du sauvetage au Canada.

Selon les dires de son fils, le Major Bruce MacEachern, membre de la Force aérienne, « elle a réellement ouvert la voie aux femmes et à la Force aérienne elle-même ».

Elle a débuté sa carrière d'infirmière à titre d'infirmière militaire pour les Sœurs Grises dans la région de Pembroke, en Ontario. Après le décès de son premier mari, M. Woodward, elle s'est enrôlée dans les Forces canadiennes en 1951, où elle a été nommée sous-lieutenant d'aviation juste avant de prendre part au cours de sauveteurs-parachutistes à l'âge de 32 ans.

Le cours de sauveteurs-parachutistes offert dans les années 50 était suivi par des infirmières et des médecins, qui étaient à l'époque les seuls du personnel médical à sauter des avions pour effectuer des missions de sauvetage. Et c'est volontairement qu'ils le faisaient. Ce cours constitue la base de l'exigeant cours des techniciens de recherche et de sauvetage d'aujourd'hui et il était alors son seul équivalent. (Le cours ne durait qu'un mois à l'époque, alors que le cours actuel dure une année.) Peu importe, comme le souligne l'Adjudant-maître Gavin Lee, « toutes les personnes qui ont réussi ce cours méritent des éloges, car c'est très difficile ».

Bien que les réalisations sans précédent de toutes les « para-belles » soient dignes d'être commémorées, celles de M^me^ McEachern sont particulièrement remarquables puisqu'elle a été la première femme à effectuer un saut dans le cadre d'une mission de sauvetage. Elle a effectué ce saut au mont Coquitlam, en Colombie-Britannique, afin de secourir un géologue un mois après avoir suivi le cours de sauveteurs-parachutistes.

M^me^ McEachern est toutefois atterrie dans un arbre, et comme son harnais était mal ajusté, « elle s'est retrouvée suspendue par un pied, et il lui a fallu environ deux heures pour se redresser et descendre. Elle a alors utilisé sa corde de descente, ou corde en nylon, qui avait 100 pieds (30,4 m) de long.

Grace MacEachern s'éloigne de l'hélicoptère qui est allé la secourir au mont Coquitlam. Elle a subi de graves brûlures causées par la corde lorsqu'elle a dû se lancer en bas de l'arbre dans lequel elle était atterrie.

Photo courtoisie de Maj Bruce MacEachern

mais à laquelle il manquait tout de même 20 pieds (6 m) pour toucher le sol. Pendant qu'elle s'efforçait de se redresser, M^me^ McEachern a toutefois échappé ses gants et pendant sa descente, elle s'est gravement brûlé les mains au contact de la corde », relate son fils.

La nuit était tombée lorsque M^me^ McEachern a atteint le sol, mais elle, qui pesait 95 livres (43 kg), a transporté ses deux sacs de voyage, qui pesaient 60 livres (27 kg), jusqu'en haut de la montagne. Elle a alors dû passer la nuit en pleine forêt, car elle ne pouvait plus rien voir. Elle a rattrapé les autres sauveteurs durant l'avant-midi suivant, et le géologue qu'ils voulaient secourir a finalement été trouvé sain et sauf.

L'équipement utilisé par les « para-belles » était très rudimentaire; leur casque était doté d'une visière (comme celle des casques de hockey), leurs bottes étaient similaires à celles portées par les Scouts, leur harnais n'était pas ajusté à leur silhouette moins corpulente que celle des hommes, et leurs « parachutes ne suffisaient en gros qu'à les mener jusqu'au sol », explique l'Adjum Lee.

« [Leurs parachutes] n'avaient rien à voir avec les gros parachutes d'aujourd'hui, qui permettent de se rendre en toute sécurité dans des endroits peu accessibles. À l'époque, l'atterrissage des parachutistes était très brutal; leur équipement était en effet désuet, et de nos jours, personne ne sauterait avec pareil équipement », ajoute l'Adjum Lee.

M^me^ McEachern a ultimement dû subir plusieurs opérations à la suite de nombreux sauts, notamment trois remplacements de genou et une fusion des vertèbres.

Elle a quitté les Forces canadiennes en 1955 pour entreprendre une mission d'un tout autre ordre, soit pour se marier, et comme à cette époque une femme mariée ne pouvait pas être infirmière à la fois, elle a fait carrière dans le secteur de la santé publique.

« Elle était vraiment attentionnée, très déterminée, pratiquement têtue, et elle avait un côté aventureux. Les soins infirmiers étaient son premier choix, et elle était résolue à aller de l'avant et à innover », mentionne son fils.

En 1965, elle est déménagée à Trenton, en Ontario. Elle a pris sa retraite du secteur de la santé publique dans les années 70, mais elle et son mari ont continué à visiter des vétérans et des personnes âgées vivant dans des foyers entre Kingston et Brighton, en Ontario.

Grace MacEachern est décédée le 17 février 2010, soit sept mois avant son 90^e^ anniversaire.

À ses funérailles, six techniciens en recherche et sauvetage vêtus de leur combinaison de saut orange ont porté son cercueil, et des membres du 424^e^ Escadron de sauvetage de la 8^e^ Escadre Trenton se sont réunis pour lui rendre un dernier hommage. M^me^ McEachern était fort respectée par les membres de la collectivité de la recherche et du sauvetage, et beaucoup la connaissaient sous le nom affectueux de « Gracie ».

L'Adjum Lee a assisté à ses funérailles tenues à Trenton, où il a entendu des gens dire qu'elle serait « vraiment fière » de savoir que ses porteurs étaient des techniciens vêtus de leur combinaison.

« Et nous étions également très fiers d'elle. Elle faisait partie d'une unité d'élite dans le monde. Elle était une exploratrice, une véritable pionnière », conclut l'Adjum Lee.

Les nouveaux Prix d'excellence 2010 en recherche et sauvetage

Pour souligner les contributions exceptionnelles en recherche et sauvetage

Par Kim Fauteux, SNRS

Le Programme national de recherche et de sauvetage du Canada (PNRS) réunit des fonctionnaires, des militaires, ainsi que des représentants du secteur privé autour d'un même but, celui de sauver des vies. En plus de répondre aux demandes d'interventions urgentes en recherche et sauvetage (R-S), le programme consacre du temps et des ressources au niveau de la prévention des incidents. En misant à la fois sur l'éducation et la sensibilisation du public, ainsi que sur la mise à profit de la recherche et des innovations réalisées dans les secteurs universitaire et privé, le PNRS contribue à faire du Canada un endroit plus sécuritaire.

Les gens impliqués au niveau de la R-S sont remarquables puisqu'ils apportent de l'aide à leurs prochains lors de situations très difficiles. Depuis 1995, le PNRS, qui est géré et coordonné par le Secrétariat national de recherche et sauvetage (SNRS), honore certaines personnes et certains groupes exceptionnels en leur décernant des prix pour des réalisations exceptionnelles en R-S, ainsi que des certificats de mérite. Après de nombreuses discussions et consultations au sein de la collectivité, le programme des prix a été réorganisé afin d'être en mesure de mieux souligner les contributions des gens de la collectivité.

En 2010, les Prix d'excellence du PNRS continueront de souligner les contributions remarquables réalisées au niveau des interventions et de la prévention en R-S au Canada. Même si les catégories ont été modifiées, l'essentiel du programme demeure inchangé : les prix soulignent les contributions qui ne font pas nécessairement les manchettes mais qui sont essentielles afin d'appuyer la R-S au Canada. Les prix sont décernés dans les cinq catégories suivantes:

- Prix d'excellence en enseignement et en instruction
- Prix d'excellence en innovation
- Prix d'excellence en leadership
- Prix d'excellence en recherche
- Prix d'excellence pour service exemplaire

Admissibilité

Les bénévoles, ainsi que les professionnels dans le domaine de la R-S sont admissibles à être nominés pour l'obtention d'un Prix d'excellence. Peuvent être candidats, entre autres, les bénévoles en R-S, les membres du milieu universitaire, les fonctionnaires, les gardiens de parc et les employés de services d'urgence. À la fois des personnes et des groupes peuvent être proposés pour un prix et il n'y a aucune limite d'âge. Les candidats doivent être citoyens canadiens ou résidents permanents.

Les personnes qui proposent la candidature d'une personne ou d'un groupe pour un prix d'excellence doivent avoir une connaissance de la contribution apportée par ces derniers au niveau de la R-S et doivent être âgés d'au moins 18 ans. Les personnes qui sont membres d'un groupe, d'une équipe ou d'une unité ne peuvent proposer leur propre groupe, équipe ou unité. Les mises en candidature indépendantes déposées au sein d'une grande organisation sont toutefois permises.

Description des prix

Le *Prix d'excellence en enseignement et en instruction* est remis aux personnes qui ont apporté une contribution exceptionnelle au niveau de l'enseignement et de l'instruction dans le domaine de la R-S. La mise en candidature doit souligner la qualité particulière ou exceptionnelle du projet d'éducation ou de formation.

Le *Prix d'excellence en innovation* est remis aux personnes qui ont élaboré une solution ou qui ont réussi à tirer profit d'une occasion afin d'améliorer un aspect de la R-S. De telles innovations peuvent avoir été réalisées en utilisant une technologie ou de l'équipement ou encore des méthodes et/ou des techniques novatrices. La mise en candidature doit souligner la qualité particulière ou exceptionnelle de l'innovation.

Le *Prix d'excellence en leadership* est remis aux personnes qui se sont distinguées au niveau du leadership ou encore en tant que porte-parole émérite de la R-S et ce, tant sur la scène locale, nationale ou internationale. La mise en candidature doit souligner la qualité particulière ou exceptionnelle de leadership exercée par la personne ou le groupe.

Le *Prix d'excellence en recherche* est remis aux personnes qui ont apporté une contribution exceptionnelle au niveau de la recherche, au profit des interventions ou de la prévention dans le domaine de la R-S. La recherche peut avoir été conduite dans le domaine des sciences naturelles et appliquées, des sciences sociales, des lettres et sciences humaines ou encore dans une discipline apparentée. La mise en candidature doit souligner la qualité particulière ou exceptionnelle du projet de recherche.

Le *Prix d'excellence pour service exemplaire* souligne le service particulier et exceptionnel d'une personne ou d'une organisation, durant une longue période ou au cours d'un incident critique en R-S et qui a eu un rayonnement important à l'échelle nationale ou internationale. Le terme « service exemplaire » englobe un large éventail d'activités, telles que l'exécution ou la coordination d'une intervention de première ligne en cas d'incident; la sensibilisation du public et les communications; la recherche ou l'enseignement universitaire; le soutien logistique ou administratif des répondants en recherche et sauvetage; la fabrication, l'approvisionnement ou l'entretien d'équipement; la défense et le soutien des organisations de bénévoles; la gestion de programmes et l'élaboration de politiques.

Processus de mise en candidature

Les mises en candidature doivent être soumises dans l'une des cinq catégories. Chaque mise en candidature sera évaluée selon son propre mérite et en rapport avec le contexte et les documents d'appui fournis. Les personnes ou les groupes ne peuvent être proposés que pour un seul prix par année. Si la candidature est rejetée, elle peut être présentée de nouveau dans les années subséquentes.

Le récipiendaire d'un Prix d'excellence du PNRS ne peut être proposé plus d'une fois pour un prix dans la même catégorie. Par contre, les lauréats peuvent être proposés dans une catégorie différente pour de nouvelles réalisations.

Pour obtenir des renseignements détaillés sur le processus de mise en candidature, visitez le site .http://www.nss.gc.ca/site/awards/2010/Description_of_Awards_f.asp.

Comité des prix et examen des candidatures

Bien que le SNRS administre les prix d'excellence en vertu de son mandat relatif au PNRS, le choix des lauréats relève du comité des prix, présidé par le SNRS. Ce comité est composé de deux représentants du SNRS (le président et un membre), deux représentants fédéraux, deux représentants provinciaux et/ou territoriaux et deux représentants de la collectivité des bénévoles en recherche et sauvetage. Ces représentants sont invités à siéger au sein du comité par le SNRS, sur la base de leur connaissance et de leur expérience dans le domaine de la recherche et sauvetage.

L'examen des candidatures se fait en deux étapes : l'examen administratif et l'évaluation du mérite. Après la date limite de l'envoi des candidatures, le coordonnateur des prix du SNRS vérifie si les formulaires de mise en candidature sont dûment remplis et explicites. Il peut communiquer avec les proposants pour obtenir des précisions, s'il y a lieu. Une fois l'examen administratif terminé, les candidatures sont envoyées aux membres du comité des prix qui les examinent et les évaluent. Le comité rencontre chaque candidat en personne ou par téléconférence afin de discuter des résultats et de prendre une décision définitive. Le lauréats dans chaque catégorie est déterminé au moyen d'un système de classement.

Annonce des résultats et remise des prix

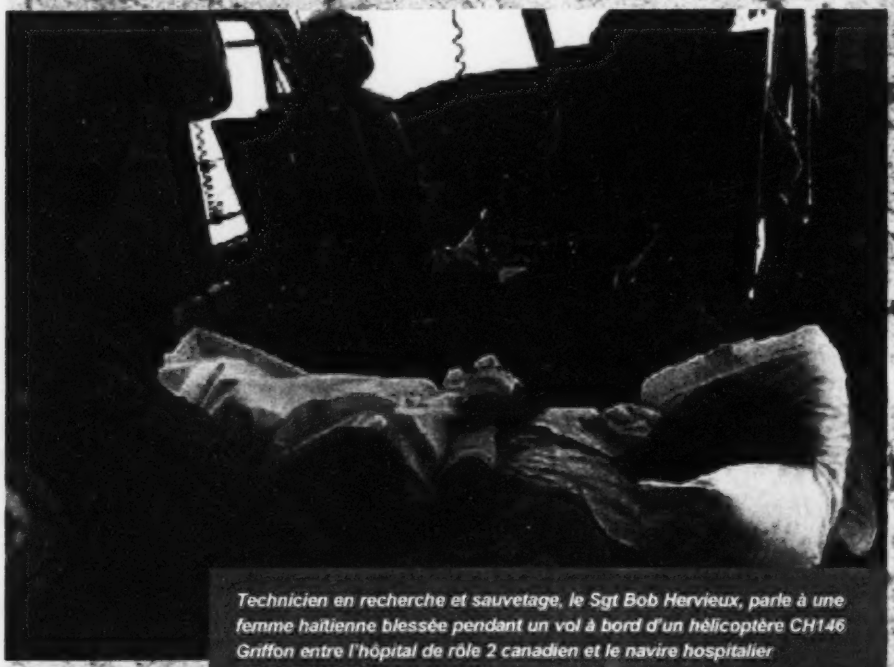
À la suite de la décision finale prise par le comité des prix, le coordonnateur des prix du SNRS contacte chaque proposant afin de l'informer de la décision prise relativement au candidat qu'il a proposé Le SNRS communique ensuite avec les lauréats afin de leur donner les détails sur la cérémonie de remise des prix et d'autres informations pertinentes. Le SNRS communique aussi avec toutes les personnes dont la candidature n'a pas été retenue.

Les prix d'excellence sont habituellement remis durant *SARSCÈNE*, l'événement annuel de recherche et sauvetage. Si pour une raison quelconque le banquet de remise des prix n'a pas lieu comme prévu lors de *SARSCÈNE*, le SNRS déterminera un autre moment durant l'année.

Afin d'obtenir de plus amples informations sur les Prix d'excellence 2010, veuillez faire parvenir un courriel à l'adresse suivante prixRS@nss-snrs.gc.ca ou téléphonez au 1-800-727-9414 (ou 613-944-4101).

L'Op *HESTIA* :

les techniciens en R-S présents dès le début en Haïti



Technicien en recherche et sauvetage, le Sgt Bob Hervieux, parle à une femme haïtienne blessée pendant un vol à bord d'un hélicoptère CH146 Griffon entre l'hôpital de rôle 2 canadien et le navire hospitalier USNS COMFORT de la U.S. Navy.

Photo courtoisie du: Cpl Pierre Thériault, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes

Par le lieutenant (Marine) Kelly Rozenberg-Payne

PORT-AU-PRINCE, HAÏTI – Les techniciens en recherche et sauvetage (techs en R-S) des Forces canadiennes (FC) ont été parmi les premiers travailleurs de R-S à se déployer en Haïti à la suite du tremblement de terre dévastateur du 12 janvier 2010.

Les équipes de R-S du 424e Escadron de transport et de sauvetage de la 8e Escadre Trenton, le 439e Escadron de soutien au combat de la 3e Escadre Bagotville, et le 444e Escadron de soutien au combat de la 6e Escadre Goose Bay ont reçu immédiatement le préavis de mouvement à 7:00 a.m., le mercredi 13 janvier, et la première équipe du 424e Escadron est arrivée à Port-au-Prince le 14 janvier. Aussitôt qu'ils ont atteint le sol, ils ont commencé à travailler en collaboration avec l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (EICC), distribuant des soins médicaux primaires aux survivants dans la capitale effondrée.

« Nous ne savions pas vraiment à quoi nous attendre lorsque nous sommes arrivés, » a déclaré le chef d'équipe de R-S, l'adjudant-maître (adjum) Éric Larouche. « On nous a dit de faire preuve de souplesse, et d'être prêts à tout. »

L'ampleur de la destruction à Port-au-Prince a semé la confusion en général, la panique et le désespoir. Près de 90 pour cent des édifices de la ville ont été détruits, et les débris ont bloqué des routes et endommagé les voies de communication.

« Nous répondons normalement à des urgences nationales, alors venir à Haïti et être intégrés à l'EICC fut indéniablement une nouvelle expérience, » a déclaré le Sergent David Payne du 424e Escadron. Ils se sont cependant très rapidement retrouvés à travailler avec un réseau bien plus grand d'équipes de secours et d'intervention d'urgence nationales et internationales.

Les 72 premières heures de leur mission furent consacrées à la localisation des survivants, prisonniers sous les débris après l'effondrement de leurs maisons, de leurs écoles et de leurs bureaux. Au cours de cette période, les techs en R-S ont travaillé en collaboration avec les pompiers des FC et avec l'équipe d'experts de recherche et sauvetage en milieu urbain provenant de pays tels que le Chili, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Mexique et les États-Unis.

« Malheureusement, nous n'avons pas été en mesure de localiser et de libérer des survivants au cours d'aucunes de nos missions, mais nous nous sommes occupé des gens blessés et nous leurs avons prodigués des soins médicaux à tous les sites que nous avons visités, » a déclaré l'Adjum Larouche. Tout en n'abandonnant jamais, les équipes de recherche internationales ont travaillé jour et nuit afin de retrouver des survivants, soigner les blessés, et identifier les sites où des victimes auraient pu être ensevelies.

En fait, leur flexibilité et leur compétence de premiers répondants ont été les qualités de base des techs en R-S au cours de la phase initiale de sauvetage. Ils ont fourni des soins médicaux primaires aux survivants blessés à de nombreux sites de Port-au-Prince, y compris l'ambassade du Canada et l'hôpital de la Paix où deux équipes de R-S ont soigné plus de 35 patients en deux jours.

« Travailler dans un hôpital a été une expérience très enrichissante » a déclaré le Caporal-chef Jeff Ferguson du 424e Escadron. « C'était merveilleux de pouvoir utiliser les compétences que nous utilisons au pays afin d'aider les enfants et leurs familles. »

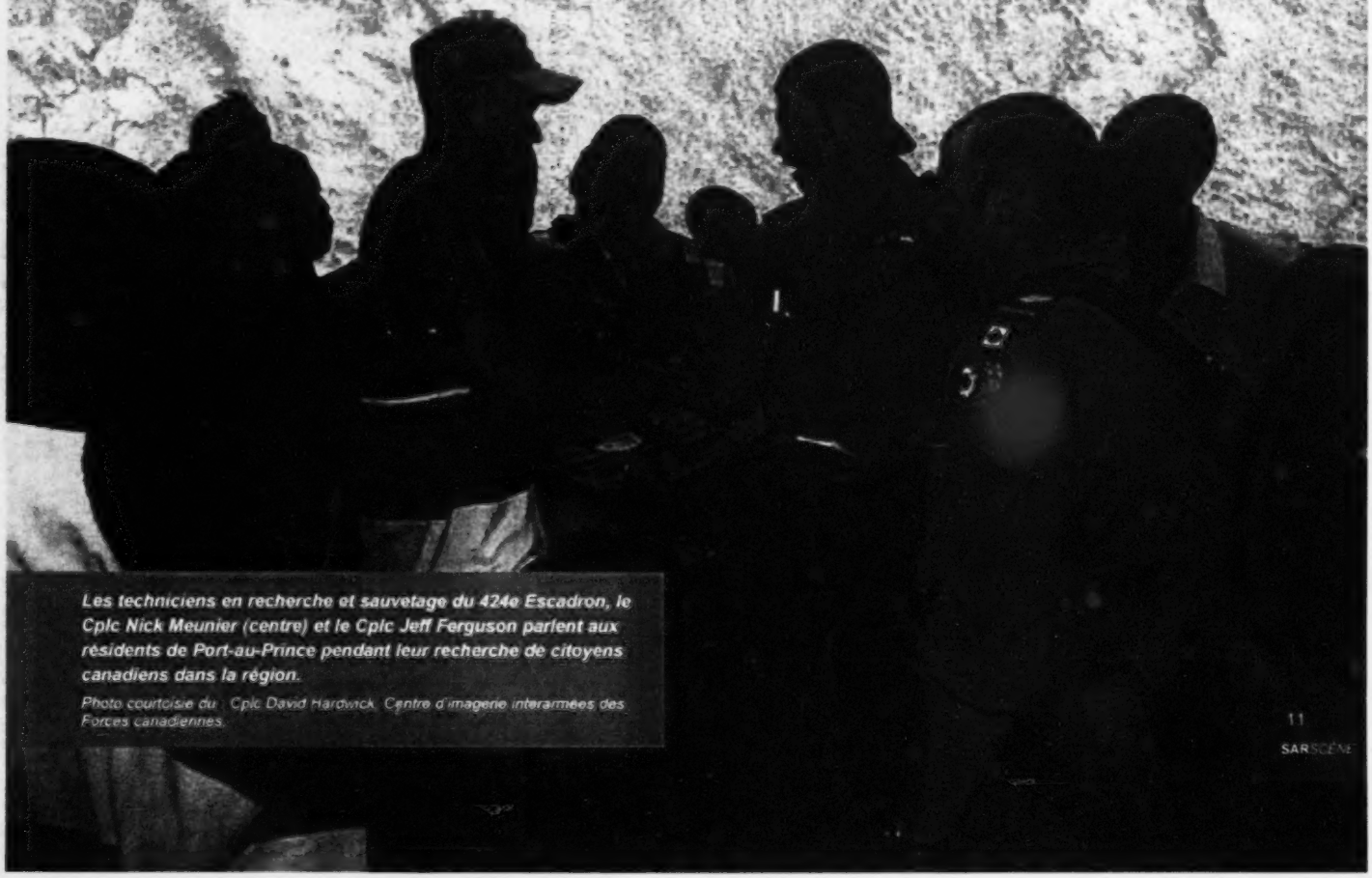
Travaillant à partir de listes compilées par le personnel consulaire du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, les équipes de R-S ont recherché plus de 200 citoyens canadiens que l'on avait reportés être à Port-au-Prince ou dans les environs au moment du tremblement de terre. Elles ont trouvé 52 Canadiens qui ont survécu au tremblement de terre.

Les équipes de R-S ont également joué un rôle important dans le transport de 30 survivants du tremblement de terre atteints de blessures constituant un danger pour leurs vies, partants d'endroits éloignés jusqu'aux installations médicales telles que l'hôpital de rôle 2 des Forces canadiennes à Léogâne et le navire hospitalier *USNS Comfort*.

La mission a été stimulante. Les longues heures, la mauvaise communication et les ressources limitées ont contraint la main-d'œuvre de secours à être inventive et à collaborer afin de faire avancer les choses. Les techs en R-S déployés au cours de l'Op *Hestia* ont persévéré grâce à leurs compétences et leur flexibilité.

« Au fil du temps, nous avons eu l'occasion d'aider beaucoup de gens, mais à quelques rares occasions, vous héritez d'une mission où vous avez la chance de faire réellement une différence en apaisant les souffrances des gens et en sauvant des vies, » a dit le Sgt Payne.

« J'ai beaucoup d'admiration pour les gens ici. Seulement huit ou neuf jours après le tremblement de terre, il y avait des signes déterminés qu'ils essayaient de passer à autre chose. Il y avait quelques kiosques et des vendeurs sur la rue, les gens ici sont souples et astucieux, » a déclaré l'Adjum Larouche.



Les techniciens en recherche et sauvetage du 424e Escadron, le Cplc Nick Meunier (centre) et le Cplc Jeff Ferguson parlent aux résidents de Port-au-Prince pendant leur recherche de citoyens canadiens dans la région.

Photo courtoisie du Cplc David Hardwick, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes.

En vedette :
Association bénévole de R-S – la CBSARA

Des bénévoles arrivent sur les lieux du centre de commandement pour la recherche de James Delorey.
Photo courtoisie de Paul Viennau

Par Paul Vienneau, Chef des opérations de recherche, CBSARA

Le 19 novembre 1969, Billy Antle et cinq de ses amis chassaient à Wreck Cove, dans les hautes terres du cap Breton. Ils avaient convenu, avant d'aller dans les bois, de se retrouver à leur jeep pour le dîner. À l'heure du dîner, cependant, Billy n'était pas au rendez-vous. Ses amis sont partis à sa recherche et, après un moment, ont décidé de demander de l'aide. Cela se passait à quelque 130 kilomètres de Sydney. La famille et les amis de Billy, informés de sa disparition, ont pris le chemin des hautes terres pour effectuer une recherche.

Le 23 novembre, alors que 400 personnes et un hélicoptère du ministère des Ressources naturelles (MRN) étaient à sa recherche, l'hélicoptère, au dernier survol de l'opération, a repéré Billy à 9,6 km de son point d'entrée dans les bois. Il était vivant mais avait de graves engelures aux pieds. Il a passé la majeure partie des deux mois suivants à se rétablir à l'hôpital et a dû subir l'amputation de tous les orteils du pied gauche.

Pendant son séjour à l'hôpital, ses amis et des membres de la collectivité ont admis qu'il était temps de mettre sur pied un groupe de recherche organisé, constitué de bénévoles qui seraient formés à la recherche de personnes perdues ou disparues. Le 11 décembre 1969, dans le sous sol d'une église, un groupe de sept hommes s'est rassemblé pour mettre sur pied ce qui allait être le premier de 24 groupes de recherche et sauvetage (R-S) en Nouvelle-Écosse. Ils venaient de jeter les bases de la *Cape Breton Search and Rescue Association* (CBSARA) dont les membres, en plus de rechercher des personnes égarées, allaient se familiariser avec l'usage de la carte et de la boussole, avec les techniques de survie et avec la sécurité au cours de la chasse. Ils ont voulu partager leurs connaissances et leurs compétences nouvellement acquises avec les autres membres de la collectivité.

Dès que Bill en a eu la capacité physique, il a assisté à une réunion du groupe (la deuxième) et est devenu membre de la CBSARA, le 6 janvier 1970. Cette association est toujours là après plus de 40 ans de services dévoués à l'Île du Cap-Breton et à la Nouvelle-Écosse.

Première équipe bénévole de R-S dans les Maritimes

La CBSARA a été la première équipe bénévole de R-S à apparaître à l'est de Sault Ste. Marie et la toute première des Maritimes. Selon nos recherches, il s'agit de la quatrième équipe de R-S entièrement bénévole au Canada.

Au fil des quarante dernières années, la CBSARA est devenue la première équipe à effectuer des recherches nocturnes. Elle a réalisé bien au delà de 700 recherches de personnes égarées ou disparues, ainsi que des recherches de preuves pour le compte de la police, sans parler des 15 jours qu'elle a passés à Peggy's Cove après que le vol 111 de la Swissair s'y soit écrasé le 2 septembre 1998.

Ces femmes et hommes dévoués ont enseigné l'utilisation de la carte et de la boussole à bien des gens au fil des ans, en plus de les initier à la sécurité lors de la chasse, au maniement sécuritaire des armes à feu et à la survie en forêt des enfants (qui est maintenant le programme « Pour survivre, reste près d'un arbre »). Ils ont donné d'innombrables présentations dans des écoles et à des groupes de scouts, de guides, de Brownies et de louveteaux. Ils ont aussi aidé à mettre sur pied quatre autres équipes de R-S sur l'Île du Cap-Breton et dans le reste de la Nouvelle-Écosse.

Quarante ans de service

En novembre 2009, la CBSARA a célébré ses 40 ans de services dévoués sans interruption aux Néo Écossais. L'*Emergency Management Office* de la Nouvelle-Écosse a octroyé des médailles d'ancienneté de service aux équipes terrestres de R-S de la province. La première de ces distinctions, soulignant 40 ans de service, a été remise à Bill Antle, le plus ancien membre actif de R-S terrestre de la Nouvelle-Écosse. Bill contribue toujours à l'organisation de différentes manières, qui vont de son appartenance au conseil de direction à l'aide qu'il apporte aux appels de demandes d'intervention et aux activités de financement.

Avec ses 88 membres actifs inscrits, des hommes et des femmes de 17 à 77 ans, cette équipe demeure active après 40 ans de service.

La recherche de James Delorey

À 14 h 13, samedi, le 5 décembre 2009, on s'est rendu compte que James Delorey, un garçon de sept ans atteint d'autisme, avait disparu. Après l'avoir cherché en vain, les membres de sa famille ont appelé la police. L'unité canine mise à contribution n'a pas non plus été en mesure de trouver l'enfant. À 15 h, la CBSARA a été appelée à participer aux recherches. Il faisait 11 °C. L'équipe de la CBSARA s'était séparée en quatre groupes qui s'étaient enfoncés dans les bois quand ils ont été informés de l'approche d'une tempête de neige qui devait débuter cette nuit là.

Des hélicoptères du MRN et un hélicoptère de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) muni d'un radar thermique à balayage frontal ont été immédiatement appelés, ainsi que trois équipes de R-S du Cap-Breton (Cheticamp, Inverness et Strait). Les hélicoptères du MRN et de la GRC ont été retenus au sol en raison de la tempête. On a demandé l'aide du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage – Halifax, qui a dépêché un hélicoptère de R-S Cormorant. L'appareil est arrivé sur les lieux et a commencé à appliquer son circuit de recherche à 22 h 30. Les trois autres équipes de R-S sont arrivées vers 23 h et se sont chargées de la deuxième période opérationnelle, à 2 h. Pendant la nuit de samedi à dimanche, quelque 250 bénévoles civils se sont présentés sur les lieux pour prendre part aux recherches et le MRN a pour sa part dépêché ses véhicules tout terrain (VTT) et une centaine de pompiers bénévoles afin d'aider aux recherches.

Vers 6 h du matin, le dimanche, 6 décembre, la tempête de neige était déchaînée, ses vents atteignant les 70 km/h et la visibilité, à certains moments, ne dépassant pas six mètres. Le facteur éolien portait la température ressentie à -10 °C.

Ce dimanche, le service régional de police du Cap-Breton a inscrit 1014 bénévoles à la caserne de pompiers de South Bar. Chacun des bénévoles a été mis à contribution dans une fonction ou une autre des recherches. La CBSARA a repris le dimanche matin son rôle d'équipe principale. Pendant la soirée, on a demandé aux équipes de R-S de la Nouvelle-Écosse qui n'étaient pas encore de la recherche de venir prêter main forte au groupe existant et cinq de ces équipes se sont présentées, soit celles de Colchester County, East Hants, Pictou, Springhill et Halifax. Ce trajet qui se fait en quatre heures et demie de voiture dans des conditions normales a exigé jusqu'à huit heures de conduite dans la tempête.

Au cours des recherches, la CBSARA a enrichi ses connaissances sur l'autisme et en a appris davantage sur ce petit garçon. Il était accompagné de son chien qui avait été dressé à ne pas aboyer car cela effrayait l'enfant, mais aussi à demeurer avec lui en tout temps, peu importe où il allait. James était qualifié de « fugueur » et ne parlait pas; en plus, il adorait jouer à cache cache. La CBSARA a donc changé de tactique et a crié son nom et une invitation : « James! Allons chez Wal Mart avec maman! » ou « James! Allons chercher une pizza avec maman! ». Cela n'a rien donné.

Lundi matin, à 7 h, l'équipe de R-S d'Halifax a pris la responsabilité de la quatrième période d'opérations, se faisant aider de quatre autres équipes et de quelques membres de la CBSARA. La tempête a finalement commencé à se calmer et l'hélicoptère de la GRC est arrivé sur les lieux après avoir été cloué au sol depuis vendredi à Moncton, au Nouveau-Brunswick.

Vers 12 h 45 p.m., Chance, le chien de James, est rentré à la maison. L'équipe responsable a aussitôt chargé un groupe de remonter sa piste et une équipe venant de l'est a trouvé l'enfant à 13 h 10. Il était vivant mais en état critique. Du personnel médical a été transporté sur place par hélicoptère. Une fois stabilisé, James a été transporté par air jusqu'au centre hospitalier régional du Cap-Breton et ensuite, toujours par la voie des airs, jusqu'au Centre des soins de santé IWK, à Halifax. James n'a hélas pas survécu à ses blessures. Il a rendu l'âme à minuit, le lundi 6 décembre 2009.

Chance s'est comporté en héros pendant toute l'aventure. Des indices donnent tout lieu de croire qu'il était demeuré étendu auprès de l'enfant pour lui tenir compagnie et le garder au chaud.

Miracle de Noël

Avec l'aide de la Société de l'autisme locale, on a mis à l'essai de nouvelles techniques de recherche qui ont permis de préciser la zone à couvrir, ce qui a aidé à repérer James. L'équipe d'Halifax a consulté un expert en autisme et l'ouvrage « Lost Person Behaviour » de Robert J. Koester, pour donner à l'opération une fin heureuse. Malheureusement, le Seigneur n'a pas permis qu'il en soit ainsi. Nous l'avons rendu à sa famille, mais Il l'a emmené à la maison.

On a qualifié de « miracle de Noël » le fait que James ait été retracé dans des conditions si difficiles et une dame m'a dit croire que James était devenu un « ange de Noël ». Certaines personnes ont établi des parallèles entre cette opération et la recherche, en 1987, d'Andy Warburton.

Cet enfant de sept ans a rassemblé dans la prière toute l'Amérique du Nord et certaines autres parties du monde. Son souvenir durera longtemps car sa disparition a attiré l'attention sur la Société de l'autisme et sur les opérations de R-S en Nouvelle-Écosse. Cette recherche a amené à la CBSARA 32 nouveaux membres qui suivent actuellement leur formation en R-S.

Paul Vienneau, un militaire à la retraite, est depuis 13 ans bénévole au sein de la CBSARA et, depuis 2002, chef des opérations de recherche. Il est également vice président de la Nova Scotia Ground Search and Rescue Association).

Une photo originale de la recherche pour Billy Antle le 19 novembre, 1969.

Photo courtoisie de : Clarence Barrett

AdventureSmart 2010

Un exemple à suivre se répand dans tout le Canada

Par Sandra Ferguson
Coordonnatrice, AdventureSmart, Colombie-Britannique

AdventureSmart est un programme de prévention en recherche et sauvetage (R-S), fondé en 2005 en Colombie-Britannique (C.-B.) par l'entremise du Fonds des nouvelles initiatives. Ce programme est centré sur l'apprentissage de la sécurité dans les activités de plein air. Son travail est appuyé par *Emergency Management British Columbia, BC Search and Rescue Association*, l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage (ACVRS), et le Secrétariat national Recherche et sauvetage (SNRS).

AdventureSmart a été reçu à bras ouvert en C.-B, et c'est grâce à ce genre d'appui que le programme a pris son envol. Le personnel enthousiaste, très compétent et dévoué dont ont été formées les équipes britanno colombiennes d'*AdventureSmart* au fil des ans, a mis en œuvre le programme avec succès pendant 10 saisons, lui faisant franchir de grands pas et atteindre de nombreux buts. Des collectivités à travers la C.-B. ne tarissent pas d'éloges à l'endroit des animateurs du programme, soulignant leur méticulosité, l'uniformité de leurs prestations et leur professionnalisme. Plus de 100 000 enfants et adultes ont profité de l'une ou l'autre des activités du programme à l'école, dans un club de plein air, sur une pente de ski, à un camp ou dans un centre récréatif, sur la côte ouest. Chaque saison, ils ont demandé que les présentateurs du programme viennent livrer chez eux leur important message de sécurité et encourager leurs membres à mieux se préparer à leurs activités de plein air. Les participants, jeunes et moins jeunes, ont été informés des questions de responsabilité personnelle à l'extérieur, ce qui a aidé *AdventureSmart* et les bénévoles en R-S à assurer la tenue d'activités de plein air plus sûres.

AdventureSmart à l'étendue du Canada

L'effet positif d'*AdventureSmart* en C.-B. a été reconnu par le SNRS, et la phase nationale du programme est en cours. Cela a élargi l'étendue du programme et a permis à tous impliqués de travailler de près avec les bénévoles en R-S à travers le pays afin de tenter de réduire le nombre et la gravité des incidents donnant lieu à des missions de R-S au Canada.

On a remarqué que l'approche proactive d'*AdventureSmart* en C.-B. a eu des répercussions positives sur les communautés de la province, ce qui a mené à l'expansion du programme partout au Canada, livré par des bénévoles en R-S. À l'automne 2009, plus de 140 membres chevronnés de l'ACVRS, représentant tous les provinces et territoires, ont assisté à Toronto à un atelier national où ils ont été formés au message d'AdventureSmart et à la prestation du programme. Ces formateurs ont, depuis, du pain sur la planche dans leurs propres collectivités, organisant des ateliers locaux et formant d'autres bénévoles de la R-S en tant que présentateurs. Il y a maintenant au Canada plus de 565 présentateurs formés et qualifiés du programme *AdventureSmart qui ont joint plus de 14 000 participants.*

Ces présentateurs n'ont pas seulement d'enrichi la connaissance de la sécurité dans les activités de plein air, mais ils ont également inculqué un degré supérieur de conscience de ce sujet au sein de l'initiative *AdventureSmart*. La formation encourage les Canadiens à prendre une responsabilité plus personnelle en ce qui a trait à la préparation et à la planification des excursions, ainsi qu'à reconnaître leurs propres limites et celles de leur groupe.

Programmes

AdventureSmart est déterminé à encourager la population à suivre le slogan « Informez-vous et allez dehors », en suivant les trois étapes suivantes :

1. La planification de voyage (rédiger un plan de voyage et le confier avant de partir à un ami ou à un membre de la famille);
2. La formation (acquérir les compétences et les connaissances nécessaires avant de partir en excursion);
3. Se munir des dix articles de première nécessité (apprendre à se servir des dix articles essentiels et les emporter avec soi).

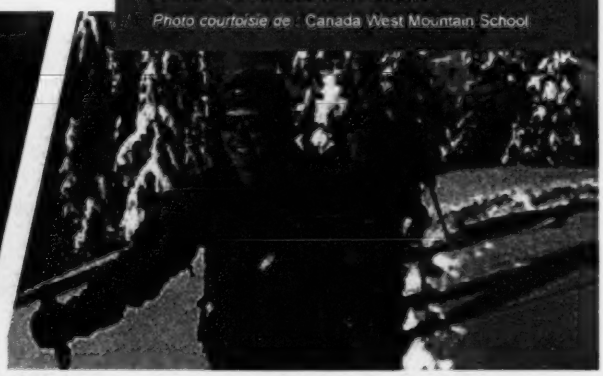
Actuellement, *AdventureSmart* est composé de trois programmes, et d'autres suivront. Ces programmes sont les suivants :

*L'équipe de C.-B. d'*AdventureSmart *à* Trail Sense Days, Grouse Mountain Resorts, *à Vancouver nord. Cette activité communautaire d'une fin de semaine, organisée par Sandra Ferguson à chaque été, met en valeur la sécurité à l'extérieur et la prevention en R-S, avec l'appui de plusieurs organismes de gestion d'urgences locaux.*

Photo courtoisie de : Al Modin, bénévole du Squamish Emergency Program

*L'équipe de C.-B. d'*AdventureSmart *fait de la raquette à* Dog Mountain, *Vancouver nord, à l'hiver 2007. L'équipe prenait un cours relativement aux avalanches avec* Canada West Mountain School.

Photo courtoisie de : Canada West Mountain School



Programme Pour survivre, reste près d'un arbre

Auditoire visé : enfants de la maternelle à la 6e année. L'exposé leur inculque les connaissances et les compétences dont ils ont besoin pour survivre en forêt si jamais ils se perdent.

Les sujets comprennent :

- Comment éviter de se perdre dans les bois
- Quoi faire si on se perd
- Comment éviter de se blesser
- Comment aider les équipes de recherche à te trouver

Programme Survivre à l'extérieur

Auditoire visé : personnes de 12 à 99 ans. La présentation s'adapte à tous les niveaux de compétence.

Les sujets comprennent :

- Renseignements sur la recherche et le sauvetage
- Code de responsabilité
- Les trois éléments essentiels : planification de l'excursion, la formation et les dix articles de première nécessité

Programme Sécurité dans les sports de neige

Auditoire visé : enfants de la 4e à la 6e années.

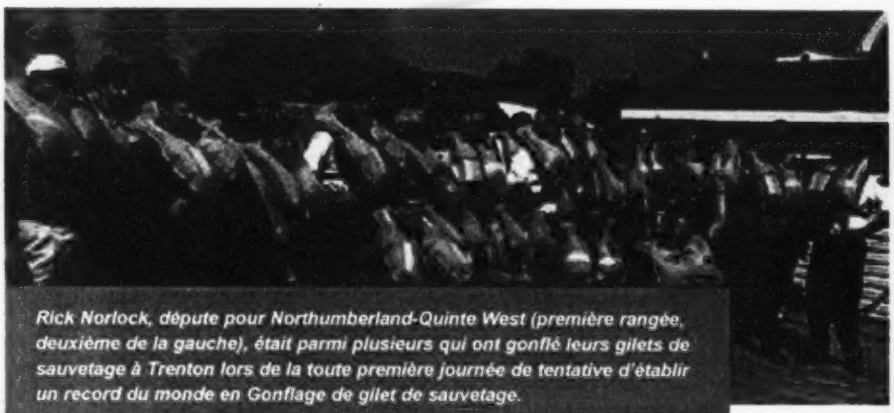
Les sujets comprennent :

- Sécurité et signalisation sur les pentes de ski
- Code de conduite en montagne
- Dangers des zones non contrôlées et degré de préparation des participants à des excursions dans l'arrière pays
- Conscience des risques d'avalanche
- Connaissance fondamentale de la neige
- Les trois éléments essentiels : planification de l'excursion, formation et dix articles de première nécessité

AdventureSmart désire remercier tous les bénévoles en R-S qui ont consacré du temps et de l'énergie à la prestation de ce programme proactif. Puissions nous tous continuer de collaborer, dans tout le pays, pour joindre toutes les collectivités, sans exception, et faire une différence!

Sandra Ferguson fait du bénévolat en tant que coordonnatrice du programme AdventureSmart ***en Colombie-Britannique. Elle offre également son aide à la livraison de programme, à la coordination et à la formation au niveau national. Elle a suivi le programme Outdoor Recreation Management de l'université Capilano, à North Vancouver, et a toujours aimé donner des formations.***

Une tentative de record du monde en Gonflage de gilets de sauvetage a lancé la Semaine de sensibilisation à la sécurité nautique 2010



Rick Norlock, député pour Northumberland-Quinte West (première rangée, deuxième de la gauche), était parmi plusieurs qui ont gonflé leurs gilets de sauvetage à Trenton lors de la toute première journée de tentative d'établir un record du monde en Gonflage de gilet de sauvetage.

Photo courtoisie de : PlaisancierAverti.ca

Par Ted Rankine, Conseil canadien de la sécurité nautique

Cette année, on a prétendu que le printemps et le début de l'été seraient très chauds et secs à cause du courant El Nino. Cela voulait aussi dire qu'il y aurait beaucoup plus de navigation de plaisance qu'à l'habitude. C'est pourquoi le Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN) a profité de la Semaine de sensibilisation à la sécurité nautique (SSSN) pour rappeler aux plaisanciers de naviguer de façon responsable.

Le CCSN, de concert avec ses membres, les organismes gouvernementaux et à but non lucratif, les entreprises, les médias et les bénévoles, ont géré la SSSN depuis son instauration, soit au début des années 90. Grâce au rayonnement des médias à l'échelle nationale et aux efforts des bénévoles à l'échelle locale, la SSSN est maintenant connue de la population canadienne qui s'intéresse à la navigation de plaisance.

La campagne 2010

La SSSN 2010 a eu lieu du 22 au 28 mai. Elle a coïncidé avec le congé du 24 mai, début non officiel de l'été et de la saison de navigation. C'est aussi la période où il commence à y avoir un nombre important d'accidents de navigation saisonniers au Canada.

Au cours de cette semaine, on a diffusé cinq messages clés : le port du gilet de sauvetage, la sobriété à bord, la formation en navigation de plaisance, la préparation adéquate pour utiliser et conduire une embarcation et les risques associés à l'immersion en eaux froides. Comme par le passé, le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada a continué de fournir des ressources financières à la campagne 2010.

Deux lancements régionaux ont eu lieu pour la SSSN, soit à Toronto et à Vancouver. La participation a été accrue aux deux endroits, autant du côté du public que de celui des médias qui se sont présentés en grand nombre pour voir le nouvel équipement de sécurité, et écouter les experts parler des responsabilités et de la sécurité liée à la navigation.

Tous les ans, le CCSN s'allie à des bénévoles à l'échelle régionale durant la campagne pour la SSSN. Ces bénévoles ont comme rôle de consacrer un peu

de leur temps à sensibiliser des journaux communautaires, ainsi que des postes de radio et de télévision de leur région afin que ces derniers fassent la promotion chez leur auditoire de comportements responsables en navigation nautique. Les médias régionaux sont généralement très réceptifs à véhiculer des messages de sécurité nautique. Afin d'informer ses bénévoles régionaux sur ses exigences, le CCSN a mis en ligne un guide à leur intention sur le site Web de la SSSN du CCSN (www.csbc.ca). Vous trouverez aussi sur le site Web beaucoup d'information à diffuser par les médias sous la forme soit d'annonces destinées aux services publics de radio et de télévision, soit d'articles à l'intention de la presse écrite.

Les événements parrainés par des organismes ou des groupes régionaux dans le cadre de la SSSN sont publiés sur le site Web. Les visiteurs y trouveront réponses aux cinq questions normalement posées : où, quand, qui, comment et pourquoi. Les médias régionaux pourront aussi s'y renseigner et inviter le public à y participer.

Tentative d'établir un record du monde

Comme activité de pré-lancement cette année, le CCSN et Plaisancieraverti.ca se sont alliés pour tenter d'établir un record du monde. En effet, le 20 mai 2010 à 11 h, heure avancée de l'Est, les personnes intéressées à la sécurité nautique de toute l'Amérique du Nord se sont rassemblées pour tenter d'établir un record du monde de gonflage de gilet de sauvetage. C'est le CCSN qui a organisé cet événement aux États-Unis. Les lancements locaux à Vancouver et à Toronto, ainsi que d'autres lancements locaux à l'échelle du Canada et des États-Unis, ont été un franc succès.

Le but de cet événement était de sensibiliser la population à l'importance du port du gilet de sauvetage et des pratiques de sécurité nautique en général. Au Canada, le CCSN a utilisé cette activité comme tremplin pour son nouveau site Web, Plaisancieraverti.ca. Ce sont des agents d'exécution de la loi dans le secteur maritime et des éducateurs en sécurité nautique qui ont dirigé les séances locales de gonflage et qui ont incité les politiciens, les dirigeants des médias et la population à y participer.

Dans le but de fournir des preuves du gonflage, les coordonnateurs des activités régionales ont pris des photos et des films vidéo de cette activité qu'ils afficheront sur le site Web

Des personnes de Vancouver ont participé au premier record du monde en Gonflage de gilets de sauvetage sur les marches du Vancouver Art Gallery, *le 20 mai 2010.*

Photo courtoisie de : PlaisancierAverti.ca

www.readysetinflate.com. En plus de fournir les détails de participation, le site Web contiendra des informations générales sur le gonflage, le réemballage, l'inspection annuelle et les soins normaux à prodiguer à un gilet de sauvetage gonflable, ainsi que d'autres renseignements inhérents à l'usage de dispositifs de flottaison.

Chaque endroit inscrit a fourni une fiche détaillant le nombre de participants sur la photo qui sert de preuve. Une fois le nombre de participants compilé, celui-ci sera affiché sur le site Web. Actuellement, il n'y a pas de record du monde dans cette catégorie, alors la tentative 2010 définira le point de référence et nous nous attendons à ce que d'autres activités annuelles similaires suivent.

La prochaine campagne est dans plusieurs mois, mais le CCSN invite déjà les gens à s'engager à être bénévole pour 2011. Grâce à l'aide des gens, et des campagnes régionales, nous pouvons faire la différence et réduire les décès qui peuvent être prévenus et les missions de recherche et sauvetage dans les eaux canadiennes. Pour plus de renseignements sur la façon de procéder pour devenir un bénévole de la SSSN, envoyez un courriel à l'adresse suivante : ted@smartboater.ca.

Ted Rankine, un professionnel dans les communications et les vidéos, se spécialise dans la création et l'exécution de programmes touchant la sécurité. Il est le président de Play Safe Productions en plus d'être un membre actif et un ex-président du CCSN.

FONDS DES NOUVELLES INITIATIVES DE R-S

Lancement du programme *Safest Catch* en Colombie-Britannique

Par Gina Johansen, gestionnaire du programme Fish Safe

Tous les programmes élaborés par *Fish Safe BC* ont pour objectif d'aider à assurer le retour au port, en bonne santé, de tous les pêcheurs. Dans cet ordre d'idées, *Fish Safe BC* a créé un nouveau programme de trois ans, nommé *The Safest Catch*. Ce programme, qui a pu voir le jour en partie grâce au soutien financier du Fonds des nouvelles initiatives du Secrétariat national Recherche et sauvetage, a été créé pour être mis en œuvre dans tout le Canada, et la Colombie-Britannique a été choisie pour le piloter.

Le programme *Safest Catch* a trois objectifs principaux. Le premier consiste à faire, par une formation, des mentors de pêcheurs qui useront de leurs compétences nouvelles et de leur expérience pour enseigner à d'autres pêcheurs à faire de la sécurité une partie intégrante de leur entreprise commerciale de pêche. Le deuxième consiste à habiliter les pêcheurs à prendre la responsabilité et à s'approprier de la sécurité du bord. Ces deux objectifs, s'ils sont bien servis, contribueront au troisième, qui consiste à réduire le nombre d'appels provenant de navires de pêche, qui mènent à des opérations de recherche et sauvetage.

Élaboration du programme

Des pêcheurs expérimentés sont formés à un rôle de mentors en sécurité afin de travailler en paires avec des propriétaires de navires de pêche, des capitaines et des membres d'équipage et d'aider à élaborer des procédures de sécurité propres

au navire. Un coffre d'outil multimédia sur la sécurité à bord des navires de pêche a été créé; on y trouve le guide de procédure *Safe at Sea*, le guide *Safety Quik Emergency Drills* et le DVD *Safest Catch*, qui montre des pêcheurs de tout le Canada mettant en pratique les procédures de sécurité à bord. Ce DVD sert à inciter les pêcheurs à participer au programme *Safest Catch*. Le guide *Safe at Sea Procedures* est un cédérom interactif qui les aide à créer un manuel de procédures de sécurité de bord. Ils y trouvent un grand nombre d'ouvrages de référence en matière de sécurité de la pêche, des renseignements sur la réglementation, un modèle et des exemples de manuels de procédures de sécurité, qui les aideront à mieux organiser leur propre programme de sécurité à bord. Le guide *Safety Quik Emergency Drills* est un guide pratique sur la manière de créer un plan d'orientation et d'exercices de sécurité à bord. Transports Canada l'a adopté et compte l'inscrire à sa liste des publications sur la sécurité. Les autres outils du coffre comprennent un ensemble de contrôle des dommages subis par le navire, une reliure sur la sécurité des navires et un décalque *Safest Catch*.

Comment le programme a-t-il été mis sur pied?

Il a fallu une collaboration de tous les organismes de sécurité pour monter le programme exhaustif de formation à la sécurité des mentors. Transports Canada a donné de séminaires en accréditation et en inspection, tandis que *WorkSafeBC*, la Garde côtière canadienne et la Gendarmerie royale du Canada ont, par le même moyen, expliqué leurs rôles en matière de réglementation. Les mentors ont suivi une formation d'orientation en sécurité, en compétences de mentorat et en communication. Une fois ces formations associées à leurs acquis actifs en pêche commerciale, les mentors formés deviennent la ressource clé qui rassemble tous les outils et toutes les ressources pour donner une orientation à leurs collègues pêcheurs sur la formalisation de leur propre programme de sécurité à bord.

Une fois la formation des conseillers des pêcheurs terminée (ils préfèrent être qualifiés de conseillers, plutôt que de mentors, car cela les place à leurs yeux à égalité avec leurs pairs), nous avons lancé le programme *Safest Catch*, en octobre, et l'adhésion du secteur de la pêche de la Colombie-Britannique nous a tout simplement renversés.

Un programme en demande

Plus de 40 pêcheurs, dont les navires font de 30 à 220 pieds (de 9 à 67 mètres), ont profité du volet de visite de navires du programme et plusieurs autres attendent d'en avoir l'occasion. Une visite de navire dure habituellement deux jours. Pendant ce temps, le conseiller utilise une approche pas à pas soigneusement scénarisée débutant par l'élaboration conjointe des buts et des objectifs de l'exploitant du navire. À chaque étape, le conseiller lie entre eux les outils et les activités en renforçant et en respectant l'expérience du participant et en reconnaissant son programme existant de sécurité. Le conseiller mentionne qu'il est important de documenter le programme du navire, monté par les participants, sur un rôle d'appel figurant au manuel de sécurité et d'intégrer le tout en instaurant des exercices réalistes. Au terme de la visite du navire, le conseiller passe en revue les objectifs et confirme que l'exploitant du navire et son équipage ont l'assurance et les compétences qu'il faut pour créer leur propre manuel et leur propre programme d'exercices. Plus encore, le conseiller s'assure que la sécurité est devenue partie intégrante des activités quotidiennes du groupe.

Les résultats obtenus jusqu'ici ont été extrêmement positifs. John Krgovich, coordonnateur du programme *Safest Catch*, souligne qu'à chaque visite de navire, les pêcheurs ont été en mesure de trouver des bénéfices au programme. Un équipage peut, par exemple, se rendre compte en exécutant un exercice de repêchage d'un homme à la mer que son échelle de sauvetage n'atteint pas l'eau ou que son câble de récupération de l'anneau de sauvetage est si emmêlé que l'anneau en devient inutilisable. La première réaction de l'équipage en pareil cas est d'en rire, mais l'humeur change vite quand il se rend compte que quelqu'un aurait pu ne pas survivre en raison d'une faiblesse de l'équipement de sécurité. Après l'exécution des exercices, les propriétaires de navire ne tardent pas à discerner le besoin d'équipement nouveau, les membres d'équipage discutent de choses comme l'emplacement approprié du matériel de sécurité ou notent des changements qu'ils veulent apporter à leurs exercices et chacun apprécie les nouveaux outils et ressources fournis par le programme *Safest Catch*. La conscience de la valeur de ce programme trouve vite un écho dans toute la flotte. Lors d'un déplacement dans la ville de Powell River, en Colombie-Britannique, alors qu'ils travaillaient auprès d'un groupe de quinze navires, les conseillers ont été approchés par d'autres pêcheurs qui leur ont demandé quand ils pourraient eux mêmes s'inscrire en vue d'une visite.

Des conseillers du programme Safest Catch en compagnie du coordonnateur John Krgovich.
Photo courtoisie de : Fish Safe

Un concours de lancement d'anneaux de sauvetage entre équipages.
Photo courtoisie de : Fish Safe

Ce programme ne vise pas qu'à faire en sorte que les pêcheurs se conforment aux exigences de la réglementation. Il a pour but de transformer les attitudes et le comportement en ce qui a trait à la sécurité afin que les règlements puissent devenir un outil de vérification et ne soient plus seulement un catalyseur de la sécurité du bord.

Grâce à ce programme, les pêcheurs seront mieux préparés à faire face aux situations d'urgence et ils prendront la responsabilité de rentrer en toute sécurité de leurs voyages de pêche.

Gina Johansen, gestionnaire du programme Fish Safe, a de vastes acquis en gestion de projets et en mise en marché. Pêcheuse de troisième génération, elle a perdu son père et un oncle dans le chavirement d'un bateau de pêche, ce qui lui donne la perspective et la motivation voulues pour élaborer des programmes de sécurité axés sur le bon sens à l'intention de ses pairs de la pêche commerciale.

Choisir le bon sac pour votre dos

Le Secrétariat national Recherche et de sauvetage, ses partenaires et le gouvernement du Canada n'appuient pas nécessairement les opinions exprimées ou les produits mentionnés dans cet article. Ces derniers sont indiqués à titre d'information seulement.

Par Dre Emily Roback, B.Sc., DC

Pour me déplacer, je préfère mettre un pied devant l'autre de façon parfaitement synchronisée plutôt que d'utiliser le train, l'autobus, la voiture ou l'avion. Ce mode de transport qu'on appelle la marche est d'autant plus inestimable que si la personne est dotée de bottes orthopédiques confortables à embout d'acier (homologuées CSA), d'un sac à dos solaire et d'une technique de recherche au sol bien adaptée. Cette façon de voyager n'a pas de prix. Les yeux peuvent ainsi guetter les environs, les oreilles peuvent repérer de nombreux sons distincts et le nez peut sentir des odeurs pouvant révéler la présence de dangers possibles, que ce soit la présence d'un ours caché dans les buissons, de la fumée ou de l'odeur distinctive d'une tanière de renard. Dans le cas d'un sauveteur au sol, la randonnée pédestre ou en haute montagne est la meilleure façon de repérer une personne perdue ou blessée.

Lorsque votre sac à dos et votre équipement sont légers et bien organisés, vous pouvez vous déplacer sans gêne. Si vous marchez dans un sous-bois pour aller secourir quelqu'un et que l'endroit vous plaît, il se peut que vous vouliez y retourner plus tard pour admirer le paysage. Par contre, si votre équipement et votre sac à dos sont lourds et encombrants, vous ne prendrez jamais plaisir à faire votre travail de secouriste. Vous serez tellement exténué par l'effort que vous aurez à déployer pour transporter tout ce poids jusqu'à destination que vous ne pourrez vous concentrer que sur le chemin devant vous.

Il peut être assez difficile de trouver le sac à dos parfait. Par exemple, Tim Standley, qui travaille pour *Equinox Adventures* comme instructeur de sauvetage par câble dans les espaces à forte inclinaison et qui a dirigé quatre déploiements internationaux dans des zones sinistrées, n'a pas encore trouvé un sac à dos confortable et assez robuste pour transporter de façon satisfaisante le matériel de sauvetage nécessaire.

Effets liés au port d'un sac à dos trop lourd

D'après Attwells *et al.* (2006), le sac à dos est l'un des nombreux équipements de transport manuel de charge utilisés par les militaires et la Marine. La charge tend à être plus lourde à mesure que sont développées de nouvelles technologies; les porteurs de sacs doivent donc transporter de plus en plus de matériel. Parmi les principales contraintes biomécaniques liées au port d'une charge, on compte l'inclinaison vers l'avant du corps, la flexion accrue des genoux et l'affaissement de la voûte plantaire. Ces changements entraînent souvent des tensions musculaires et de la fatigue et peuvent même augmenter le risque de blessure. Ceci dit, lorsque vous portez sur votre dos un sac chargé, vous devez en quelque sorte avoir l'impression d'avoir « pris du poids », et non d'avoir sur les épaules un lutteur sumo! Si le système de suspension du sac est efficace, la majeure partie du poids du sac sera transférée à vos hanches pour plus de confort.

À titre de chiropracticienne et bénévole en recherche et sauvetage (R-S), je vous invite à suivre les conseils ci-dessous pour trouver le sac à dos qui sera le mieux adapté à la longueur de votre dos :

Pour obtenir la longueur de votre dos, demandez à un ami de mesurer votre colonne vertébrale. Celui-ci doit d'abord trouver la vertèbre la plus proéminente à la base de la nuque; il s'agit de la bosse importante se trouvant à peu près au même niveau que le haut des épaules (A). Votre ami doit ensuite repérer la partie supérieure des deux os iliaques (hanches) (B), puis suivre la ligne formée par les points A et B le long de la colonne vertébrale. Il doit ensuite mesurer la distance entre ces deux points au moyen d'un ruban à mesurer en plaçant celui-ci directement sur votre colonne vertébrale. Mettez ensuite le sac sur votre dos, placez la ceinture directement au-dessus de la partie supérieure des os iliaques, puis ajustez les courroies d'épaules. L'extrémité des courroies ne doit pas se trouver à plus de quatre pouces des aisselles. Le bas du sac ne doit pas descendre à plus de deux pouces sous la taille.

Douleurs aux pieds et au dos

Nous entendons couramment les professionnels en R-S se plaindre de leurs chaussures, de leurs sacs à dos et de leurs douleurs dorsales! En général, les fabricants sont rarement mis en défaut; la faute est plutôt imputable aux utilisateurs qui ne choisissent pas les chaussures et le sac à dos les mieux adaptés à leurs besoins. Les sacs à dos sont dotés de nombreuses annexes qui se balancent d'un côté et de l'autre, comme les courroies d'épaules et les ceintures de hanches, qui ont tendance à tomber en lambeaux en raison de leur grande utilisation. Les sacs à dos à chargement par le haut et à armature interne sont les plus efficaces, car on peut y stocker le matériel dans le plus petit espace possible et marcher librement sans se sentir encombré. Quant aux chaussures, choisissez le modèle le mieux adapté à vos pieds et qui soutient la voûte plantaire. Le moindre pincement d'orteil pourrait même vous obliger à vous rendre à la salle d'urgence dans un intervalle de 24 heures. De nombreux troubles médicaux résultent souvent d'un trouble lié à la biomécanique de la démarche qui peut être traité par le port de bottes orthopédiques sur mesure (homologuées CSA). Si vous avez des complications chroniques qui persistent, vous devriez songer à consulter un chiropraticien ou un podiatre pour faire examiner vos pieds.

Dre Emily Roback est la fondatrice de www.chirotrek.ca et du sac à dos solaire Roback Solar Pack. Dans le cadre de sa pratique privée, elle se consacre à la performance sportive et à la réadaptation en y intégrant des techniques de chiropractie, des massages et des exercices. Vous pouvez joindre Dre Roback par courriel à l'adresse suivante : roback@doctor.com ou par téléphone au numéro suivant : 1-866-960-8641, poste 02.

Références :

Attwells, R. et al., 2006, Influence of carrying heavy loads on soldiers' posture, movements and gait.

Ergonomics. *49, 1527-1537.*

Roback, E. The effects of backpack type and positioning on standing posture in boys.

Essai non publié sur la kinésiologie dans le cadre d'études universitaires de premier cycle, Université Laurentienne, Sudbury ON, 2001.

Standley, Tim. Electronic Interview and Conversation. Equinox Adventures. 27 janvier 2010.